

RTV Utrecht

Leerlingenvervoer in huidige vorm onhoudbaar: 'Vraag naar schooltaxi's te groot'

[Dick de Moor](#)

9 november, 08:00 • 7 minuten leestijd



Leerlingenvervoer© Leusder Krant

Provincie Utrecht - Het leerlingenvervoer werkt niet naar behoren. Wat maakt het naar school brengen en halen van kwetsbare kinderen zo complex en hoe kan het beter? Hoofdrospelers in het hoofdpijndossier spreken zich uit. "Het verwachtingspatroon is te groot."

Busjes van het leerlingenvervoer rijden te vaak niet, zijn te laat of rijden ellenlange routes waardoor kinderen heel vroeg op moeten en pas laat thuis zijn. Zeker dit jaar was het na de zomervakantie een chaos in veel gemeenten in de provincie Utrecht en nog altijd verloopt het niet probleemloos. De oorzaak: een mislukte aanbesteding en een nijpend tekort aan chauffeurs. Maar er speelt veel meer.

Frustratie, teleurstelling en klachten

De vraag naar schooltaxi's naar het speciaal onderwijs is enorm toegenomen, ziet expert Carolien Aalders, die zich al 28 jaar bezighoudt met leerlingenvervoer en onder meer gemeenten adviseert. "De vraag overstijgt de mogelijkheden en regelgeving. Als ervan uit wordt gegaan dat er voor 60.000 leerlingen een taxi klaarstaat, maar er is slechts capaciteit voor 50.000, kan je frustratie, teleurstelling en klachten verwachten."

Dat de vraag toeneemt bleek afgelopen week uit een bezuinigingsplan in Wijk bij Duurstede. Het gemeentebestuur wil het leerlingenvervoer nog maar drie dagen per week aanbieden vanwege de oplopende kosten. Dit leidt tot [grote zorgen](#) bij ouders.

'Beter en gratis ov kan helpen, maar de echte oplossing is een breder aanbod van passende scholen in de buurt'

Carolien Aalders, deskundige leerlingenvervoer

Heel veel leerlingen hebben de taxi keihard nodig, benadrukt Aalders. Maar een deel van de oplossing is volgens haar om het gebruik van openbaar vervoer of de fiets te stimuleren. Dit ligt gevoelig, weet ze. "Maar het systeem gaat uit van zo zelfstandig mogelijk reizen of met hulp uit het netwerk."

Zonder voorbij te willen gaan aan het feit dat ouders werken en vaak ook zorg dragen voor andere kinderen, is Aalders een groot voorstander van zelfstandigheid waar het kan. "Ook omdat het kan bijdragen aan het zelfvertrouwen."

Als ouders een paar dagen per week hun kind halen en brengen kan dat al helpen, stelt ze. "Gratis ov kan ook helpen, net als betere busverbindingen. Maar de echte oplossing is een breder aanbod van passende scholen in de buurt. De vraag is: hoe krijgen we voor elkaar dat we kinderen dichterbij huis het onderwijs kunnen bieden wat zij nodig hebben."

Hoe werkt het?

Een kind dat niet zelfstandig naar school kan, kan gebruik maken van leerlingenvervoer en dit jaarlijks aanvragen bij de gemeente. Bijvoorbeeld bij

ziekte, een handicap of gedragsproblemen. Soms kan een kind ook gebruik van maken van leerlingenvervoer omdat de school ver weg is. De gemeente beslist of een kind recht heeft op leerlingenvervoer. Gemeenten wijzen aanvragen soms af en daar worden ook rechtszaken over gevoerd.

Brancheorganisaties en deskundigen schetsen in gesprek met RTV Utrecht diverse problemen. Naast het chauffeurstekort en de toenemende vraag zien ze een verschraving van het regionale ov. Tegelijkertijd moet steeds vaker maatwerk geleverd. Een kind moet bijvoorbeeld eerst nog naar opa en oma uit school, een ander moet een half uur eerder weg en weer een ander moet eerst naar de bso.

Verder leiden fouten bij aanbestedingen tot meer druk en is er een regeling bijgekomen om Oekraïense kinderen te vervoeren. "Daarnaast is het Jeugdwetvervoer voor jongeren die naar therapie of behandeling enorm gegroeid. Vaak zijn dit individuele ritten", zegt Henk van Gelderen van Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM).

Solovervoer

Ook het solovervoer neemt toe, constateert de vervoersbranche. Kinderen zitten dan alleen in de taxi. Dit vervoer wordt toegekend op basis van medische redenen. Maar soms ook omdat een kind te veel last heeft van prikkels in de taxi, vanwege onenigheid met andere kinderen of bijvoorbeeld omdat een kind in de broek plast. Naar deze vorm van vervoer moet volgens de branche kritischer gekeken worden, gezien de toegenomen druk op het taxivervoer.

Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) noemt de situatie in het leerlingenvervoer "onhoudbaar". De boodschap van voorzitter Bertho Eckhardt: een kritische blik op de instroom van kinderen en minder wijzigingen in routes.

'Als er in augustus ineens nog 18 leerlingen bij komen, moet je extra busjes en chauffeurs hebben'

Henk van Gelderen van kennisinstituut AIM

"Het zou daarnaast helpen als scholen bij de start van het schooljaar niet op het laatste moment veranderingen aanbrengen in het aantal leerlingen", zegt Eckhardt. Ook Van Gelderen stipt dit aan. "Als er in augustus ineens nog achttien leerlingen bij komen, moet je drie of vier extra busjes hebben en dus ook extra chauffeurs."

Het genoemde chauffeurstekort in de branche speelt al langer. Na corona, een dreun voor de taxibranche, kwam het nooit meer helemaal goed. Veel uren maken is lastig en er is veel ziekteverzuim, zegt Van Gelderen. Chauffeurs moeten aan heel wat eisen

voldoen. Een opleiding van drie maanden, kunnen omgaan met kinderen met een beperking, een EHBO-diploma hebben en een Verklaring Omtrent het Gedrag.

Complex en afstandelijk

Over het inkopen van het leerlingenvervoer - het aanbesteden - is al veel gezegd. Of je nou gemeenten, deskundigen of ouders spreekt; niemand is er enthousiast over. De gemeente Utrecht noemt het "een noodzakelijk kwaad". Andere typering: "een circus", "een afstandelijk proces", "zeer complex".

Het komt voor dat juist het aanbesteden roet in het eten gooit. Het kind is net een paar jaar vertrouwd met een bepaalde chauffeur, de afspraken zijn duidelijk en dan moet er ineens een nieuwe vervoerder komen, met alle onrust van dien.

De Europese aanbesteding is sinds begin deze eeuw een verplichting. Na drie tot vijf jaar kopen gemeenten het vervoer opnieuw in. Het moet concurrentie bevorderen en vriendjespolitiek en willekeur voorkomen. Taxibedrijven bepalen voor welke prijs ze zich in de markt zetten. De winnaar mag een paar jaar het leerlingenvervoer verzorgen.

Het aanbestedingsproces is juridisch zeer delicaat en leidt soms tot rechtszaken of vertraging waarvan de eindgebruikers uiteindelijk de dupe worden. Zoals dit jaar in een aantal gemeenten in de regio Utrecht. Na de zomer was daar ineens [geen leerlingenvervoer](#) tot en met de kerstvakantie.

‘We hadden onvoldoende voorbereidingstijd’

Taxibedrijf Willemsen-de Koning

Taxibedrijf Willemsen-de Koning zou eigenlijk 1 januari starten. Op verzoek van gemeenten deed de vervoerder dit vanaf de start van het schooljaar om te redden wat er te redden viel. Operationeel directeur Gerhard Breedveld: "Hierdoor hadden we echter onvoldoende voorbereidingstijd. De gebruikelijke voorbereidingstijd voor het invoeren van een vervoerscontract is zes maanden, maar we hebben dit in krap twee maanden moeten realiseren."

En een nieuw schooljaar is al spannend, aldus Breedveld. "Denk aan een nieuwe vervoerder, nieuwe gezichten en nieuwe routes. Dat is voor iedereen wennen. Hiervoor wordt normaal gesproken uitgebreid de tijd genomen."

De vloek van de winnende taxi

Maar problemen in het leerlingenvervoer zijn er niet alleen dit jaar. De verplichte Europese aanbesteding sinds begin deze eeuw heeft het niet beter gemaakt. Dat het de concurrentie heeft bevorderd, is een understatement.

In 2016 al verscheen het onderzoeksrapport [De vloek van de winnende taxi](#). De conclusie destijds: in het doelgroepenvervoer is sprake van te lage prijzen, veroorzaakt door te lage biedingen bij aanbestedingen. Dat leidt tot minder kwaliteit en financiële problemen bij vervoerders. Zo ging in de provincie Utrecht Klomp Groepsvervoer failliet in 2013.

Er wordt tegenwoordig al meer naar kwaliteit gekeken, maar goedkope aanbieders blijven een factor. Een vervoerder die zich heel voordelig in de markt zet, leidt tot minder kwaliteit, zegt Van Gelderen. De taxibedrijven zijn lokaal gebonden en hebben zes of zeven jaar alles of niets. De concurrentie is groot. "Je bent dan bereid heel scherp in te schrijven."

'We zijn absoluut doorgeschoten met het aanbesteden, het vet is van de botten'

Van Gelderen van kennisinstituut AIM

Dat dit ten koste gaat van de kwaliteit is logisch, legt Van Gelderen uit. "Bij een normale marge kan je bij ziekte die extra chauffeur klaar hebben staan, maar er wordt nu zo scherp ingeschreven en strak gestuurd, dan wordt ook gekeken of die opleidingskosten wel gemaakt moeten worden. Er is gewoon te weinig geld in kas. We zijn absoluut doorgeschoten, het vet is van de botten."

Van Gelderen: "Het aanbesteden is een afstandelijk inkoopproces waarbij de prijs vaak nog heel bepalend is en het allemaal heel juridisch wordt. Die kennis is vaak niet in huis en voor vervoerders is er geen prikkel om het goed te doen. Je begint weer van nul af aan. Ook als je het heel slecht hebt gedaan. Ze moeten je weer zoals iedere inschrijver beoordelen."

'Hartstikke krom'

Hij is niet als enige kritisch. Expert Carolien Aalders: "De eisen worden steeds zwaarder. Het is enorm veel werk en juridisch heel ingewikkeld. Het kost gemeenten handenvol geld." Dat het leerlingenvervoer ook wordt aanbesteed als eindgebruikers tevreden zijn, noemt ze "hartstikke krom". "Ik zou een gat in de lucht springen als we van de aanbesteding af zouden zijn, maar zo werkt het niet." Meerdere gemeenten laten RTV Utrecht weten dat ze nou eenmaal gebonden zijn aan de aanbesteding, maar openstaan voor vernieuwing of alternatieven.

De focus van het ministerie ligt op het verbeteren van inzicht in hoeveel leerlingen te laat worden opgehaald en lestijd missen. Dit gebeurt met flitspeilingen. Bij de [eerste peiling](#) in juni gaf 32 procent van de scholen aan ontevreden te zijn. In de regio Midden

kwamen leerlingen het vaakst te laat aan. Dat heeft een negatieve invloed op de schoolprestaties, bleek uit de peiling.

RTV Utrecht 2024